

Кучеренко І. А., Попович Ю. В., студенти,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Слободська І.А., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ЩОДО АСОЦІАЦІЇ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

В останні десятиліття відбуваються докорінні зміни європейського правового простору, що пов'язано з розширенням Європейського Союзу. Основними компонентами цих процесів є інформаційний і фінансовий чинник, а також безпрецедентне зростання транскордонного руху як чинника виробництва, що впливає на формування транспортних коридорів міжнародного значення. У цьому контексті основним системоутворювальним вектором економіки виступає транспортна галузь, яка зіштовхнулася з проблемою структурної інтеграції в транспортну інфраструктуру Європи. Роль транспортної системи України зростає. Вона стає частиною складної ефективної системи транспортних коридорів у європейській економіці, тобто тієї системи, яка повинна безперервно забезпечувати міжнародний рух товарів, послуг, виробничих, фінансових і трудових ресурсів. Події на сході держави ще більше актуалізували дослідження проблем розвитку транспортної інфраструктури, оскільки транспортний потенціал України є одним з основних чинників стійкості її зовнішньоекономічних зв'язків і чинником її впливу на євразійському економічному просторі.

Транспортна інфраструктура справляє комплексний вплив на розвиток економіки європейського регіону і на макрорівні, і стосовно окремих фірм, які використовують об'єкти пасажирської та вантажної інфраструктур. Транспорт, як один з провідних елементів виробничої інфраструктури Європейського Союзу (далі – ЄС), з одного боку, забезпечує мобільність товарів і ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи тим самим можливість вільного пересування товарів, ресурсів і населення [1]. А регіональний економічний розвиток є головною рушійною силою розвитку попиту на послуги з перевезення пасажирів і вантажів у ЄС. Як визначають дослідники економіки транспорту, нині транспортна інфраструктура в ЄС перевантажена, що зумовлено трьома чинниками: дисбалансом у розвитку різних видів транспорту; відсутністю взаємодії між різними видами транспорту; адекватністю зростання обсягів транспортної діяльності економічному зростанню. Значною мірою це пояснюється відсутністю належного адміністративно-правового регулювання вказаних проблем, що

ускладнюється недостатнім фінансуванням розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури ЄС в умовах обмеженості національних бюджетів і бюджету Співтовариства. Західний регіон України є одним з пріоритетних у сфері і регіональної, і транспортної політики ЄС. До основних проблем, з якими сьогодні стикається західний регіон, належать: внутрішня орієнтація у вирішенні транспортних проблем з недостатнім транснаціональним компонентом, який необхідний для інтеграції; диспропорції між країнами Центральної Європи в поширенні інформаційно-комунікаційних технологій у контексті транспортних експортно-імпортних технологій; дедалі більше використання автомобільних ресурсів завдяки розвитку всіх секторів економіки, пов'язаних з транспортом, що спричиняє серйозне екологічне навантаження. Водночас реалізація принципів державної транспортної політики – демократизації, єдиної державної політики, децентралізації, загально-доступності транспортних послуг, оптимального поєднання територіального та галузевого управління, державної координації ділового партнерства, забезпечення державою єдності керуючої та керованої систем, визначених Транспортною стратегією України до 2020 року, можлива насамперед у західному регіоні [2]. Географічною передумовою формування економічного простору Центральної Європи є сусідство країн, між якими існують взаємні зв'язки. Правовою передумовою є Угода про асоціацію України з ЄС [3].

Сьогодні відповідно до Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом проводиться робота щодо гармонізації транспортного законодавства й митних процедур, що дає змогу використовувати конкурентні переваги сусідства України та Молдови. Водночас країни-сусіди шукають оптимальну модель євроазіатського транзиту, який вони могли б запропонувати світовій бізнес-спільноті [4].

Пов'язування об'єктів транспортної інфраструктури з територією є пріоритетом Європейського Союзу. Виявлення пріоритетних секторів і галузей національної економіки – надзвичайно складний процес. У свою чергу, специфічні особливості розвитку центральноєвропейських країн можуть розглядатися як перспектива для економіки України загалом. Для розвитку транспортної інфраструктури у західному регіоні України необхідно удосконалити правове регулювання діяльності суб'єктів транспортного процесу за такими напрямками: – гармонізувати норми національного та міжнародного транспортного права, створивши тим самим умови для ефективного функціонування перевізників і експедиторів на міжнародних ринках транспортних послуг; – точно визначити професійний посередницький, а також податковий статус транспортного експедитора, який впливає на економічні результати його діяльності й діяльності експортерів товарів; – посилити регулювання діяльності монополістів у транспортному секторі, передусім це стосується

Укрзалізниці; – розробити нормативно-правовий акт з питань взаємодії різних видів транспорту; – удосконалити (у напрямі спрощення) процедури ліцензування перевізної та транспортно- експедиторської діяльності, особливо їх міжнародних напрямів.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/ru/publish/article?art_id=246581344.

4. Новий Шовковий шлях [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/06/2/7034385/>.

УДК 344 (043.2)

Лахай Є. С., Крук А. С., студентки,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н.

ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНОЇ АВІАЦІЇ У ВІЙСЬКОВИХ ДІЯХ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

У вітчизняній літературі до цього часу найбільшого поширення набув термін «безпілотний літальний апарат». Під цим терміном прийнято розуміти апарат, призначений для польотів у атмосфері Землі або в космічному просторі, який не має екіпажу і керується автоматично за допомогою пристроїв або на відстані з командного пункту. Згідно з таким визначенням до БПЛА слід відносити безпілотні літаки, планери, літаки-мішені, ракети, керовані снаряди, торпеди і т.п. Разом з тим, вже давно існує чітке уявлення, що БПЛА є досить складною технікою. Тому, у спеціальній військовій літературі разом з терміном «авіаційний комплекс» почав використовуватися і термін «безпілотний авіаційний комплекс», який, відокремив авіаційні БПЛА від космічних і авіаційно-космічних [2, с. 40].

Слід зауважити, що відповідно до неофіційного, але досить поширеного серед фахівців визначення, у БПАК входять: БПЛА, транспортна, заряджувальна і інша забезпечувальна техніка, технічні